

SENADO

SECRETARIA

SECRETARIA DE COMISIONES

XLIIa. LEGISLATURA

Primer Período

CARPETA

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 285 de 1985

REFERENCIAS

Julio de 1985

TRANSPORTE DE LAS ZONAS PERIFERICAS DE MONTEVIDEO

Versión taquigráfica de la sesión de la Comisión de fecha 24 de junio de 1985

(Sin corregir)

Presidente: Señor Senador don Luis Bernardo Pozzolo

Miembros: Señores Senadores doctor Guillermo García Costa, don Reinaldo Gargano, doctora Raquel Macedo de Sheppard y profesor Alfredo Traversoni

Invitados especiales: Señores Ministro y Subsecretario de Trasporte y Obras Públicas don Jorge Sanguinetti y doctor Alejandro Atchugarri

---

25 x

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiéndo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 15 y 50 minutos)

En primer lugar, debo señalar que hemos decidido que el punto referente a la elección de Vicepresidente de la Comisión quede en consulta para ser resuelto en la próxima reunión.

En segundo término, quiero agradecer la presencia del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, a quien hemos invitado a raíz de un planteamiento inicialmente realizado por la Concertación de vecinos de Rincón de la Bolsa, que diera lugar a un cambio de opiniones en la última reunión de la Comisión. En esa oportunidad los miembros de la Comisión de Obras Públicas analizaron el problema en toda su complejidad, sobre todo en lo que respecta a los distintos accesos a la ciudad de Montevideo. Por ser este un tema que involucra a un número importante de habitantes de la periferia de la ciudad, nos interesaría conocer la opinión del señor Ministro. No sé si alguno de los señores miembros de la Comisión desea adelantar algo de lo analizado en profundidad en la reunión pasada.

SEÑOR GARGANO.- En primer lugar debo decir que la Concertación de Rincón de la Bolsa está formada por un conjunto de representantes de todos los sectores políticos y sociales intensamente preocupados por el problema del costo del transporte hacia ciertas zonas. Esto se transforma en un problema social, ya que hay familias que por no poder atender el costo del trasporte, están emigrando, es decir, abandonando la zona.

Rincón de la Bolsa tiene, además, una serie de problemas que todos conocen. Es una franja de 14 kilómetros de largo --desde Santiago Vázquez hasta Playa Pascual-- por casi dos de ancho, con gravísimos problemas de infraestructura. No hay saneamiento; hay problemas relacionados con la escuela y con la atención de la salud, etcétera.

El grupo de la Concertación está trabajando en todos estos temas, pero enfocando este problema del transporte como algo realmente grave y urgente. De acuerdo a los datos que nos dan a conocer a través de un memorándum, este problema se transforma en un saqueo a la economía familiar, planteando a veces opciones dramáticas, cuando más de un hijo debe trasladarse a Montevideo para poder estudiar y la familia sólo puede solventar los gastos de transporte, de uno. En algunas ocasiones, más de uno debe quedarse sin estudiar, porque el costo llega a absorber una parte sig-

nificativa del ingreso familiar, en una población constituida en su mayor parte por jornaleros, es decir, por gente que carece de empleos fijos.

A través del intercambio de ideas que hicimos en la Comisión, comprendimos las dificultades en solucionar parcialmente este problema, porque seguramente también ha de afectar a otras zonas del área metropolitana de Montevideo, aunque quizás con características de población diferentes.

Desearíamos que el señor Ministro nos informara acerca de si es posible hallar alguna solución urgente, porque sabemos que las tarifas dependen también del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO.- En primer término, quiero manifestar que el problema evidentemente existe y es real. Es un problema muy serio que afecta a los alrededores de Montevideo y principalmente a la zona de Rincón de la Bolsa. Si analizamos el problema comparativamente, tomando como referencia el puente de la Barra, vemos que el costo del transporte prácticamente se duplica, en pocos kilómetros después del mencionado puente. Quiere decir que lo que ocurre es que el precio del transporte dentro y fuera de Montevideo no es lineal; el aumento del kilometraje no aumenta la tarifa en la misma forma. ¿Por qué? Porque el transporte de Montevideo y el interdepartamental se rigen en forma totalmente diferentes. Los controlan dos instituciones distintas. En el caso de Montevideo, se da un fenómeno de subsidio interno: el transporte de corta distancia subsidia al de larga distancia. Por lo tanto, aquellos ciudadanos que viven en las zonas más alejadas del departamento tienen un costo de transporte muy bajo, por km., en comparación con los que viven en el centro de Montevideo. Por otro lado, las empresas que van más allá del límite de Montevideo, no pueden recoger pasaje dentro de ese departamento y, en consecuencia no tienen subsidio. Surge entonces una diferencia muy grande. Dentro de Montevideo el boleto de larga distancia está subsidiado, cosa que no ocurre fuera de los límites del departamento porque no se cuenta con el subsidio del boleto de corta distancia.

Nosotros detectamos este problema y en el último aumento del precio del boleto, hicimos una reestructura por la cual los boletos al Delta del Tigre, por ejemplo, que debían llegar a N$ 46,50 los dejamos en N$ 36. Los boletos hasta el kilómetro 28, que debían llegar a N$ 54 quedaron a nivel de los N$ 43 y los de Playa Pascual que tenían que haber subido a N$ 62, los dejamos en N$ 49, de manera de ir disminuyendo de alguna manera esa diferen

25×

cia tan grande existente entre la periferia de Montevideo y el borde de Canelones y de San José. Esto no resuelve el problema en forma definitiva; por ello, estamos tratando de avanzar un poco más y de llegar a un acuerdo con la Intendencia Municipal de Montevideo de manera que las empresas que trabajan en mediada distancia puedan también recoger pasaje de Montevideo y aquellas que trabajan dentro de los límites del departamento puedan acceder a la media distancia. De esa manera lo que haríamos sería tratar de transferir ese subsidio que actualmente existe hacia la periferia de Montevideo, a las zonas que están fuera del departamento, ya sean de San José o Canelones. Pero esto, naturalmente, depende del acuerdo a que lleguemos con la Intendencia Municipal de Montevideo. Lo que debe quedar claro es que en la medida en que bajemos el precio del transporte en la periferia de Montevideo, estaremos haciendo una transferencia de recursos que tendremos que recargarla en el centro del departamento. Y esto es así porque el costo real está casi por encima, o en el límite de lo que actualmente se está cobrando.

Hemos hecho un análisis de costos y de precios y realmente podemos decir que prácticamente en esta franja de la periferia de Montevideo, se está trabajando al costo. Sin ninguna duda, el problema es sumamente complejo. Actualmente se ha ido disminuyendo y pensamos que se podría encontrar una solución extendiendo el área a 20 ó 25 kilómetros de la frontera política de Montevideo y transfiriendo ese subsidio con el que actualmente cuenta Montevideo. Pero todo esto ; reitero, tendrá que ser fruto de negociaciones con la Intendencia Municipal de Montevideo, que ya han comenzado a nivel técnico, mediante conversaciones, pero no a nivel político.

SEÑOR GARGANO.- La solución que se plantearía, sería incrementar el costo en el área urbana de Montevideo, a los efectos de compensarlo con el mantenimiento de la rebaja dentro del perímetro del departamento de Montevideo. El que circula en el casco urbano subsidia al de la periferia.

SEÑOR MINISTRO.- Eso es hasta Santiago Vázquez. Usted pasa el puente de Montevideo, llega hasta Playa Pascual y hasta ahí ese subsidio no funciona. Una manera de igualar, sería llevar ese subsidio hasta la periferia de Montevideo. Digamos, extender de alguna manera esa frontera o límite, que es político, a 20 ó 30 kilómetros del límite político de Montevideo.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- El problema consiste en que las compañías interdepartamentales tienen que tener un boleto con un 30% superior al más caro de Montevideo; esto es como boleto mínimo. Esto

está establecido en función de un decreto del año 1971. Esa tarifa de protección es la que impide que el ómnibus interdepartamental, sea la compañía que pueda cargar pasajeros que suban en Montevideo, para bajar en Montevideo, porque la diferencia de costo es demasiado importante. Se está estudiando la posibilidad de bajar esa protección o, inclusive, reducirla a líneas de alto interés social, lo que reduciría el efecto de que la línea interdepartamental cargara pasajeros como cualquier otra línea de Montevideo. De esa manera podría bajar el costo que se cobra actualmente al pasajero, que es el costo efectivo por transportarlo a esa distancia.

Lo que el señor Ministro señalaba es que tenemos que ser conscientes de que ésta no es una solución mágica y que, en definitiva, como el costo es real, e implica lo que se está cubriendo, es decir, que no hay una ganancia inflada --porque lo hemos analizado-- la única manera, es bajar el costo a través de un subsidio. O sea, que lo subsidien los pasajeros que se trasladan a corta distancia o se inventa alguna otra fuente de funcionamiento para darles ese subsidio; pero, técnicamente, no hay otra solución. Por lo tanto, se tratará de investigar la posibilidad de implantar un sistema similar al que utiliza la Intendencia Municipal de Montevideo para subsidiar al señor que vive en Colón. O sea, que parte de su pasaje, lo pague quien tome el ómnibus en el centro y baje en esa misma zona.

SEÑOR MINISTRO.- La ventaja de este subsidio, es que en definitiva, la gran concentración está en Montevideo y, entonces, el subsidio se diluye demasiado.

En las zonas del centro de Montevideo estarían las personas de mayores recursos así, como en las zonas periféricas los de menores recursos. Sería, en consecuencia, una trasferencia de recursos pero con un alto contenido social. Esa podría ser la solución.

Nosotros somos conscientes que a las empresas no les podemos decir que tienen que bajar el precio del boleto, porque sabemos que sus recursos no se lo permiten. Existen actualmente empresas que ya tienen problemas. Entonces, por lo tanto, consideramos que la solución podría ser ésta y habría que discutirlo con la Intendencia Municipal de Montevideo.

SEÑOR GARGANO.- Esto que acaba de manifestar el señor Ministro, ¿es efectivamente como lo dijo? ¿El costo es de tal naturaleza que el precio actual solamente permite cubrirlos?

jes/4

25 ×

No sé si estoy mal informado, pero me han dicho que hay algunas empresas que dirigen al Departamento de San José, como CITA, que presentó tremendas dificultades para declarar los costos o en la aportación de datos para ser estudiados con cierto rigor. No sé si es por desorganización de la empresa o por ocultamiento de elementos a efectos de que se estudie su situación.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Se trata de un cálculo de costos teóricos.

Los gastos se calculan de la siguiente manera. Se calcula lo que sale poner en movimiento un ómnibus, en un estado promedio y se supone que ese ómnibus tiene un 70% de ocupación. Está tan por debajo la situación de las empresas que la media nacional para 1984 fue un 55% de ocupación.

SEÑOR MINISTRO.- Estos datos los conocemos teóricamente.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- También calculamos el costo por salario de personal, combustible, etcétera. Esto es en condiciones de medios ideales. Si la empresa está por debajo de un nivel medio de rentabilidad, ese promedio va a resultar, por supuesto, inferior.

Nosotros estimamos --tomando como base una paramétrica que tiene dos o tres años y que calcula que el ómnibus lleva un 70% de ocupación, es decir, que está por debajo de la media del último año--, que tanto en Montevideo como en el interior los índices de ocupación de los ómnibus han bajado. En función de eso es que se calcula el costo de la empresa por pasajero y por kilómetro. Ese cálculo teórico está dando, después de las amortizaciones, una utilidad que es del orden del 3 ó 4 %. O sea que éste es el porcentaje, para una empresa media, común, con un índice de ocupación superior al normal. Naturalmente algunas empresas pueden optar por no amortizar; entonces, tendrán un margen mayor y --como creo que se está haciendo con la tarifa que les marcamos ahora--, pienso que para esas zonas que no hemos rebajado el boleto, tampoco pueden siquiera amortizar.

SEÑOR MINISTRO.- El costo en este momento sería de N$ 2,84 por kilómetro y el precio que se ha fijado es de N$ 1.50 por kilómetro.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Es decir, un 20% por debajo del costo teórico.

SEÑOR GARGANO.- Naturalmente que el costo teórico o las paramétricas que ustedes utilizan, involucran la amortización del material rodante, el costo del ómnibus a reponer, etcétera.

jes/5

Como decía el señor Subsecretario, las empresas, naturalmente, no reponen.

Por ejemplo, esta empresa que yo cité --según información que se me ha brindado-- no tiene material rodante nuevo desde hace muchos años y, entonces, la compensación puede venir por ese lado.

SEÑOR MINISTRO.- Usando su argumento, señor Senador, es que nosotros de N$ 1.84 bajamos a N$ 1.50; es decir, estuvimos un 20% por debajo del costo.

El costo directo, o sea, combustible, lubricantes y neumáticos es de N$ 1,04 por kilómetro. Esto comprende solamente esos tres rubros.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Aparte están los salarios y los gastos generales de la empresa.

SEÑOR MINISTRO.- Está la parte de indemnización general y demás.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Parecería no haber margen, digamos, en este sistema de explotación.

SEÑOR GARCIA COSTA.- ¿Se ha manejado por parte del señor Ministro, la posibilidad de hacer una compensación o sea, el subsidio a cargo de las zonas montevideanas, mejorando las periféricas?

SEÑOR MINISTRO.- Se trata de ampliar el espectro de Montevideo.

SEÑOR GARCIA COSTA.- Eso es. Sobre todo esto se me ocurre una pregunta. Además, veo una dificultad que no sé como podría solucionarse.

La pregunta es la siguiente. ¿Por qué en lugar de preocuparnos de Montevideo no nos ocupamos de que esas mismas empresas subsidien la larga distancia?

Por ejemplo, si a Rincón de la Bolsa llegan empresas que además de ir a ese lugar van a 200 ó 300 kilómetros de Montevideo, podríamos hacer lo mismo con los pasajes de 300 kilómetros. El subsidio para cubrir los pasajes hasta Rincón de la Bolsa, ni se siente. El que hoy toma un ómnibus para ir a 200 ó 300 kilómetros es un rico, porque el costo de vida ha llegado a extremos asombrosos.

¿Por qué no se establecen otros sistemas de subsidios --con

tpe/1

el mismo criterio aplicado en Montevideo-- pero hecho a nivel nacional?

La segunda parte a que me referí es un cuestionamiento a todo el sistema que estamos estudiando. ¿Cómo evitar que la gente suba a un ómnibus si el boleto es igual para Rincón de la Bolsa que para Belvedere? Es decir, esto ocurre porque los otros ómnibus van completos, es por eso que la gente de Rincón de la Bolsa no tendría nunca ómnibus y llegarían siempre tarde. En las horas picos precisarían más transporte. Naturalmente que una de las soluciones que podría adoptarse, es decir, hacer pocas paradas, es imposible, ya que se trata de gente de trabajo de todo el departamento de Montevideo

Entonces pregunto, ¿cómo arreglaremos esto?

SEÑOR MINISTRO.- Sobre el primer aspecto tenemos un problema de densidad de tránsito, o sea, que la cantidad de ómnibus que necesitaríamos para la periferia de Montevideo, es mucho mayor que la que se necesita para cubrir largas distancias. Esa es la dificultad.

Tenemos una hora pico que son las horas de ingreso y egreso a Montevideo, que no se conjuga con todo el transporte de larga distancia. Lo que ocurre es que son muchos los pasajeros que viajan a la periferia de Montevideo, y son pocos --como bien dijo el señor Senador-- los que viajan al interior debido al alto costo de los boletos. Además las compañías cubren esos trayectos, son diferentes, mientras que en la periferia de Montevideo podrían operar las mismas compañías. Por eso es que, en realidad, nosotros planteamos que las empresas que están trabajando fuera de Montevideo pasen a hacerlo dentro de la ciudad y viceversa. De esa manera lograríamos distribuir la misma cantidad de asientos. Creo que si habilitamos a cargar pasajeros dentro de Montevideo sólo a las empresas que salen fuera de los límites capitalinos, crearíamos un problema muy serio dado que la gente no llegaría a su destino. Aclaro que simplemente estamos intercambiando ideas y me parece que para formular nuestro planteo debemos considerar que, si bien Montevideo tiene una frontera política, también posee una social que no coincide con la anterior. De lo contrario, en este caso deberíamos extender la frontera social, respetarla en mayor medida que a la política y aplicar el criterio que actualmente se sustenta. Esto es simplemente una idea y tenemos que discutirla. Somos conscientes de que el problema existe y es por ello que hemos hecho esta aplicación diferencial de tarifas al tratar el último aumento.

tpe/2

25 x

SEÑOR GARGANO.- Aun siendo así, se me ocurre que esto impediría que en el futuro el boleto aumentara considerablemente.

SEÑOR MINISTRO.- Si se aplicara este criterio, la tarifa podría quedar fija.

SEÑOR GARGANO.- Aquí en el memorándum, ellos en cierta forma lo grafican.

En mi despacho he recibido a dos señores cuyo drama he sentido con intensidad. Como en su zona no hay liceo, para mandar a un muchacho a estudiar deben disponer de N$ 100 diarios, ya que el boleto cuesta N$ 49.

SEÑOR MINISTRO.- No es así, porque tienen un descuento del 50%.

SEÑOR GARGANO.- Entonces, tomemos como ejemplo el de un obrero o jornalero de la construcción que debe estar ganando, si hace horas extras y demás, aproximadamente N$ 6.000 al mes; aunque no creo que supere largamente el mínimo.

SEÑOR MINISTRO.- En este momento un funcionario de Arquitectura está ganando N$ 10.000.

SEÑOR GARGANO.- Digamos que un jornalero debe ganar N$ 8.000 y si hace 25 jornales tiene un gasto de N$ 2.500, sólo por concepto de transporte; no imaginemos lo que gasta en comer un trozo de pan con mortadela y tomar un vaso de leche.

SEÑOR MINISTRO.- Si bien ésta es una realidad, ¿por qué fueron a esas zonas tan alejadas de Montevideo? Porque, de alguna manera, como compensación tienen alquileres más baratos. O sea que si bien lo que usted plantea es absolutamente real, hay una parte que se recupera por tener alquileres más bajos y hay otra parte que se pierde en el tiempo que insume el viaje. La razón por la que se ha ido generando este cinturón en la periferia de Montevideo está en el costo de los alquileres.

SEÑOR GARGANO.- Lo que ocurre, señor Ministro, es que ahora se está dando el fenómeno inverso; como el transporte es tan caro, conviene más venir a vivir en condiciones casi infrahumanas a Montevideo, y no gastar N$ 2.500 de transporte al mes. Creo que es un problema muy grave. No sé a cuánto asciende la población, pero supongo que debe haber alrededor de 20.000 habitantes y, para nuestro país, ello no es poca cosa. Creo que algo similar debe suceder en torno a Las Piedras y La Paz, no tanto en la periferia de Montevideo ni en la zona de Canelones que se extiende a lo largo de la costa porque allí, en general, el nivel eco

25 x

nómico es algo mejor dado que se trata de sectores medios. Pienso que aunque estemos hablando anecdóticamente, los elementos sirven. Por ejemplo, hay funcionarios de bancos estatales que fueron a vivir a Atlántida porque les convenía más, pero ahora, sólo el pago del transporte les significa unentorno de N$ 7.000.

Otro mecanismo que se me ocurre que podría ser aplicado, sería el de los abonos o algún modo de subsidio que pudiera articular el Estado.

SEÑOR MINISTRO.- Eso se podría hacer, en la medida en que hubiera una contrapartida para compensar a las empresas; de otra forma, no hay margen para abaratar el costo. El costo que se aplica actualmente en Montevideo es considerable y contra él nadie protesta. Si una persona desea ir hasta Santiago Vázquez, debe pagar N$ 18 y, sin embargo esto funciona. Si pudiéramos lograr extender este sistema al resto del transporte, aunque no fuera en forma inmediata, tenderíamos a resolver el problema.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- El costo pasajero-kilómetro en corta distancia está a N$ 2 y algo y en la larga distancia, dentro de Montevideo, a N$ 0,80. Entonces, probablemente el costo medio de explotación no supere en Montevideo los N$ 1,50. La corta distancia paga N$ 0,70, N$ 1 más por kilómetro-pasajero, en favor de lo que se les rebaja. Supongo que hay muchos más pasajes de corta y media distancia que de larga distancia. Ese es un planteo para realizar. Creo que sobre la importancia del problema todos estamos de acuerdo y se refiere a la búsqueda de mecanismos y soluciones de tipo social.

Esta fórmula sería más fácil de controlar, porque otro tipo de subsidio directo siempre se presta a complejos sistemas de control y, además, habría que gravar algo para crear fondos para dicho subsidio. En Montevideo hace muchos años que funciona este sistema.

SEÑOR GARGANO.- Sinceramente, no creo que funcione muy bien ni que sea una solución para esta gente. Pienso que quizás este costo debería ser asumido por el Estado --no estoy hablando desde el punto de vista técnico-- yendo a una compensación de carácter impositiva de acuerdo a la cantidad de boletos que se emita. Sé que esto es muy difícil de manejar, pero también podría buscarse la salida a través del costo del combustible, en determinadas líneas específicamente y para ciertos sectores. Comprendo la complejidad que esto implica, pero el drama social tiene carácter casi alucinante y hace perder el control a la gente.

tpe/

25×

SEÑOR MINISTRO.- No sólo compartimos eso, sino que, desde que hemos asumido el Gobierno hasta la fecha, hemos actuado en ese sentido. Ha habido una rebaja del 20% y no sólo la situación no se ha ido agravando o sosteniendo, sino que ha ido mejorando relativamente, en función de que los costos han aumentado más que los precios. El llevar a cabo una medida más rápida implicaría contar con un impuesto, tal como lo ha planteado el señor Senador Gargano.

SEÑOR GARGANO.- A medida que vamos avanzando en el intercambio de ideas, voy recordando otros problemas que también me fueron planteados.

El señor Ministro hablaba de buscar un sistema de compensación en base a permitir que las empresas de transporte capitalino pudieran salir al área metropolitana y viceversa.

Me temo que esta situación puede llevar a una concentración y al monopolio del transporte a muy corto plazo, porque según tengo entendido, la empresa que en cierta forma monopoliza, de hecho, el transporte de Montevideo, tiene interés en realizar la extensión de sus líneas a la periferia de Montevideo. Me refiero, concretamente, a CUTCSA.

SEÑOR MINISTRO.- Lo ideal sería que se realizara al nivel de precios que se lleva a cabo en Santiago Vázquez.

SEÑOR GARGANO.- Esto sería bueno hasta que dejara de funcionar la competencia.

SEÑOR MINISTRO.- Pero la competencia podría hacer el mismo negocio que CUTCSA.

SEÑOR GARGANO.- No es lo mismo; no poseen los medios para competir con esa empresa.

SEÑORA MACEDO DE SHEPPARD.- De acuerdo con lo manifestado, pienso que sería difícil para esas compañías que están haciendo el servicio fuera del área de Montevideo, ingresar a la Capital en las mismas condiciones.

SEÑOR MINISTRO.- El recorrido que realizan esas empresas es el mismo y tienen que cobrar un 30% más en el precio del pasaje que toman dentro de Montevideo. Y entonces, la gente no sube a esos ómnibus.

SEÑORA MACEDO DE SHEPPARD.- Quiere decir que el servicio no se

tpe/

25x

altera y sería prestado en la misma forma.

SEÑOR MINISTRO.- Con las mismas unidades se podría hacer ese servicio y extenderlo a todas las áreas metropolitanas. Tratando de buscar una solución, no se nos ocurrió otra cosa.

SEÑOR GARGANO.- Esta solución podría dar un buen resultado a corto plazo, pero podría ser peligroso a lo largo ya que pueden existir empresas que no posean un parque automotor nuevo y competente frente a otras que tienen un volumen de unidades muy grande y entonces, pueden ir a la quiebra o desaparecer como tales. Luego, si existe una empresa que ejerce uniformemente el control de transporte, lo que se puede resentir son las frecuencias y la calidad del transporte mismo.

SEÑOR MINISTRO.- Las frecuencias se fijan y se controlan normalmente.

El sistema de monopolio, en ninguna parte es bueno porque, aunque se controle el precio y la frecuencia, se puede resentir la calidad del servicio.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Pienso que la propuesta que se está formulando, no aumenta en forma alguna la posibilidad de monopolio de una empresa particular. Esto es algo que el Ministerio no quiere, máxime si se trata de una empresa fundamentalmente departamental y no interdepartamental.

Con este planteo se permitiría a las empresas interdepartamentales la posibilidad de captación de un pasaje que mucha gente evade por el salto que se produce en el precio del pasaje, cuando se pasa el límite del departamento de Montevideo, prefiriendo caminar 2, 3 ó 4 kilómetros, para ahorrarse la diferencia.

Creemos que se puede encontrar una solución que no perjudique a las empresas interdepartamentales. Y, por el contrario, pensamos que su gestión sería más rentable en la medida en que se le quitara ese tope de protección del 30%. También me parece razonable que como contrapartida las empresas de Montevideo puedan tener otras mejoras.

En esa medida, no creo que las empresas interdepartamentales salgan en pérdida ya que, generalmente, esos ómnibus están mejor dotados; tienen más confort, aunque algunas de sus unidades, tengan algunos años. Además, el problema básico de las em

tpe/.

25×

presas interdepartamentales es que renovaron sus unidades y tienen un pasivo muy importante en dólares. La situación financiera es mala pero la de las unidades inclusive es mejor que las de Montevideo. El problema fundamental de estas empresas es su elevado pasivo. Las más importantes tienen excelentes ómnibus e inmensos pasivos, porque se equiparon en un momento en que el mercado estaba subiendo y, en la caída, no pudieron obtener el ingreso tarifario suficiente para pagar las unidades ya adquiridas. Cuando decimos que no pueden amortizar, nos estamos refiriendo a los ómnibus ya comprados.

SEÑOR GARGANO.- Deseo hacer dos preguntas: la primera se refiere al tiempo que se necesitaría para encontrar una solución de esta naturaleza y, segundo, si las empresas han sido sondeadas con respecto al tema.

SEÑOR MINISTRO.- Esta ha sido una conversación, a nivel técnico, entre los de la Intendencia Municipal de Montevideo y los de la Dirección de Transporte. Todavía se encuentra en un nivel informal y tenemos que avanzar a otros niveles políticos; también debemos tratar con las empresas.

Es un tema que debemos continuar estudiándolo. Dimos un primer paso, rebajando ese 20% y no podemos rebajarlo más porque, en definitiva, vamos a hacer que esas empresas quiebren. Habría que discutirlo con la Intendencia y con las empresas para ver si es viable, porque se trata de un cambio muy importante.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que el cambio de opiniones ha sido muy efectivo y es propio que en otra oportunidad, sigamos estudiando este asunto.

Por otra parte, agradecemos la presencia del señor Ministro y del señor Subsecretario.

SEÑOR MINISTRO.- De nuestra parte, agradecemos la deferencia que ha tenido la Comisión al recibirnos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la sesión.

(Así se hace a la hora 16 y 30 minutos)

tpe/.

25X